



제439회국회(정기회)
제1차 국토교통위원회

여객자동차 운수사업법 일부개정법률안 검 토 보 고

< 수요응답형 여객자동차운송사업 도입 활성화 >

■ 이연희의원 대표발의(의안번호 제2218827호)

2026. 9.

국 토 교 통 위 원 회

전 문 위 원 오 세 일

목 차

□ 이연회의원 대표발의(의안번호 제2218827호)	1
Ⅰ. 제안경위	1
Ⅱ. 제안이유 및 주요내용	1
Ⅲ. 검토의견	4
1. 수요응답형 여객자동차운송사업 도입 범위 확대(안 제3조제1항)	4
2. 노선·구역 운송사업과 수요응답형 운송사업 간 차량·차고 등 공동 사용 허용(안 제5조제6항 및 제17조제2항 신설)	20
3. 수요응답형 여객자동차운송사업 정보체계 구축·운영(안 제50조의2 신설) ...	26
※ 참고자료	32

□ 이연회의원 대표발의(2218827)

I. 제안경위

1. 제 안 자 : 이연회의원 등 15인
2. 제 안 일 : 2026. 5. 6.
3. 회 부 일 : 2026. 5. 7.

II. 제안이유 및 주요내용

수요응답형교통(DRT)은 고정된 노선을 중심으로 운행하는 노선버스와 달리 이용객의 수요에 따라 운행 노선 등을 탄력적으로 조정하여 다수의 이용객을 동시에 운송하는 이동 수단으로써 버스와 택시의 중간적 성격의 교통 수단임.

DRT는 대부분 지역에서 버스와 택시의 사각지대를 해소하는 교통 수단으로서 역할을 하고 있고, 운송사업 경험이 있고 차고·기사 등 인프라를 갖춘 기존 버스·택시 사업자가 면허를 받아 서비스를 제공하고 있어 지방정부가 기존 운수업계와 DRT 운행에 대하여 협의한 경우에는 갈등의 소지가 크지 않음에도 불구하고, 현행법상 놓여촌 등 외 지역에서는 DRT를 운행할 수 없어, 버스·택시 대신 DRT 운행이 효율적인 지역에서도 DRT를 운행하지 못하는 실정이므로 운행 가능 지역 관련 규제를 합리적으로 개선할 필요가 있음.

또한, DRT는 대중교통 수요가 부족한 지역에 주로 도입되는 특성상 지방정부의 운행 손실(운송원가-운송수입)에 대한 재정지원을 통해 운영되고 있는데, 현행법상 하나의 차량으로 두 가지 이상의 여객운송 사업을 영위할 수 없어 지역 내 택시·버스 사업자가 DRT 면허를 발급받더라도 사업자가 별도의 차량을 구매하여 운행해야 함에 따라 운영 비용이 증가하고, 지역 운수업계와의 원활한 협의가 제한되는 측면이 있음.

아울러, 현재 DRT 차량을 호출 및 배차하고 요금 결제 및 차량 운행관리 등을 위한 플랫폼은 민간 플랫폼 위주로 운영되고 있으나, 수요가 많지 않아 민간의 고성능 플랫폼이 필요하지 않은 지역도 비싼 플랫폼 수수료를 부담(차량 1대당 연간 2~3천만원) 하면서 DRT를 운영하고 있어 지자체의 비용 부담이 가중되는 실정임.

이에, 농·어촌과 농·어촌과 인접한 지역(동지역 포함) 간 교통편의를 제고하거나 기존 대중교통체계의 개편을 추진하면서 기존 노선 버스의 일부를 DRT로 대체하는 등 시·도지사가 필요하다고 인정하는 경우에도 DRT를 운영할 수 있도록 함(안 제3조).

또한, 기존 버스 사업자와 택시 사업자 등이 DRT 운송 사업을 경영하는 경우 차량, 차고지 등을 두 사업에 공동으로 활용할 수 있도록 예외를 허용하여 DRT 운영의 효율성을 제고하고, 기존 버스·택시 사업자의 참여 가능성을 높여 갈등의 소지를 최소화하되, 같은 시간대에는 두 운송 사업을 동시에 경영할 수 없도록 하고 경영하는 운송

사업의 종류를 식별할 수 있는데 필요한 조치를 하도록 하여 이용자의 혼란을 최소화할 수 있도록 함(안 제5조 및 제17조).

아울러, 국토교통부 장관이 공공형 DRT 플랫폼을 구축·운영(전문기관에 위탁 가능)할 수 있도록 함으로써 민간의 고성능 플랫폼이 필요하지 않은 지역에서는 상대적으로 저렴한 공공형 DRT 플랫폼을 활용할 수 있도록 함으로써 DRT 운영 비용을 낮추고 DRT 활성화에 기여할 수 있도록 함(안 제50조의2).

Ⅲ. 검토의견

1. 수요응답형 여객자동차운송사업 도입 범위 확대(안 제3조제1항)

가. 검토의견

현행 수요응답형 여객자동차운송사업은 농·어촌을 기점 또는 종점으로 하거나 신도시, 심야시간 대 등 대중교통이 부족하여 교통불편이 발생하는 경우 또는 수요응답형 여객자동차운송사업 면허의 규제특례를 받아 실증과정을 거친 지역으로서 시·도지사가 필요하다고 인정하는 경우에 도입할 수 있도록 도입범위를 제한하고 있는데,

개정안은 농·어촌과 그 인접지역 간 교통편의 제고를 위하여 시·도지사가 필요하다고 인정하는 경우와 기존 대중교통체계의 개편을 추진하면서 기존 노선 여객자동차운송사업의 일부를 수요응답형 여객자동차운송사업으로 대체 하는 등 시·도지사가 필요하다고 인정하는 경우에도 이를 도입할 수 있도록 하려는 것임(안 제3조제1항가목 및 다목 등).

현행	개정안
제3조(여객자동차운송사업의 종류) ① 여객자동차운송사업의 종류는 다음 각 호와 같다.	제3조(여객자동차운송사업의 종류) ① ----- -----.
3. 수요응답형 여객자동차운송사업: 다음 각 목의 어느 하나에 해당하는 경우로서 운행계통·운행시간·운행횟수를 여객의 요청에 따라 탄력적으로 운영하여 여객을 운송하는 사업	3. ----- ----- ----- ----- -----

현행	개정안
가. 「농업·농촌 및 식품산업 기본법」 제3조제5호에 따른 농촌과 「수산업·어촌 발전 기본법」 제3조제6호에 따른 <u>어촌을</u> 기점 또는 종점으로 하는 경우	가. ----- ----- ----- ----- <u>어촌(이하 “농·어촌”이라 한다)</u> 내에서 운행하거나 <u>농·어촌과 농·어촌과 인접한 지역(「지방자치법」 제3조에 따른 동 지역을 포함한다)</u> 간 교통편의 제고를 위하여 <u>특별시장·광역시장·특별자치시장·도지사·특별자치도지사(이하 “시·도지사”라 한다)</u> 가 필요하다고 인정하는----- ---
나. 신도시, 심야시간대 등 대중교통수단이 부족하여 교통불편이 발생하는 경우로서 대통령령으로 정하는 경우	나. (현행과 같음)
<신설>	다. 기존 대중교통체계의 개편을 추진하면서 기존 노선 <u>여객자동차운송사업의 일부를 수요응답형 여객자동차운송사업으로 대체하는 등 시·도지사가 필요하다고 인정하는 경우</u>
다. 「스마트도시 조성 및 산업진흥 등에 관한 법률」이나 그 밖에 다른 법률에 따라 수요응답형 여객자동차운송사업 면허의 규제특례를 받아 운행 등 실증과정을 거친 지역에서 <u>특별시장·광역시장·특별자치시장·도지사·특별자치도지사(이하 “시·도지사”라 한다)</u> 가 필요하다고	라. ----- ----- ----- ----- ----- <u>시·도지사</u> ----- ----- -----

현행	개정안
인정하는 경우 ② (생략)	----- ② (현행과 같음) 부칙 이 법은 공포부터 시행한다. 다만, 제5조제6항, 제17조제2항의 개정규정은 공포 후 6개월이 경과한 날부터 시행한다.

현행법 제3조제1항제3호에 따른 수요응답형 여객자동차운송사업(이하 “수요응답형 운송사업”)은 농·어촌을 기점 또는 종점으로 하는 등 법령에서 정하는 일정한 지역이나 경우에 한하여 허용되는 여객자동차 운송사업¹⁾의 한 종류로서²⁾, 운행 계통·시간·회수를 여객의 요청에 따라 탄력적으로 운영하여 여객을 운송하는 사업임.

현행법 제4조제1항 및 시행령 제4조에 따르면³⁾, 수요응답형 운송사업

1) 「여객자동차 운수사업법」

제2조(정의) 이 법에서 사용하는 용어의 뜻은 다음과 같다.

3. “여객자동차운송사업”이란 다른 사람의 수요에 응하여 자동차를 사용하여 유상(有償)으로 여객을 운송하는 사업을 말한다.

2) 여객자동차운송사업의 종류(「여객자동차 운수사업법」 제3조제1항 및 같은 법 시행령 제3조)

- 노선 여객자동차운송사업 : 노선을 정하여 여객 운송(시내버스, 농어촌버스, 마을버스, 시외버스가 해당)
- 구역 여객자동차운송사업 : 정해진 사업구역 안에서 여객 운송(전세버스, 일반택시, 개인택시가 해당)
- 수요응답형 여객자동차운송사업 : 운행 계통·시간·회수를 여객의 요청에 따라 탄력적으로 운영하여 여객 운송

3) 「여객자동차 운수사업법」

제4조(면허 등) 여객자동차운송사업을 경영하려는 자는 사업계획을 작성하여 국토교통부령으로 정하는 바에 따라 국토교통부장관의 면허를 받아야 한다. 다만, 대통령령으로 정하는 여객자동차운송사업을 경영하려는 자는 사업계획을 작성하여 국토교통부령으로 정하는 바에 따라 시·도지사의 면허를 받거나 시·도지사에게 등록하여야 한다.

② ~ ⑤ (생략)

을 경영하려는 자는 사업계획을 작성하여 시·도지사⁴⁾로부터 면허를 받아야 함.

수요응답형 운송사업은 현행법 제4조제3항 및 시행규칙 제17조에 따라⁵⁾ 한정면허 대상으로 운행 노선·구역, 운행 차종·대수·방법, 면허기간, 운임·요금 등 중요 사항을 공고하여 공개적인 방식으로 사업자를

「여객자동차 운수사업법 시행령」

제4조(시·도지사의 면허 또는 등록 대상인 여객자동차운송사업) ① 법 제4조제1항 단서에 따라 시·도지사의 면허를 받아야 하는 면허 대상 여객자동차운송사업은 법 제3조제1항제3호에 따른 수요응답형 여객자동차운송사업(이하 “수요응답형 여객자동차운송사업”이라 한다) 중 제2조의2제6호에 따른 사업을 제외한 사업으로 한다.

② · ③ (생략)

4) 단, 「여객자동차 운수사업법 시행령」 제2조의2제6호에 해당하는 대도시권 내 광역구간을 운행범위로 하는 수요응답형 운송사업은 국토교통부장관이 면허권자임.(시행령 제4조제1항)

5) 「여객자동차 운수사업법」

제4조(면허 등) ① · ② (생략)

③ 국토교통부장관 또는 시·도지사는 제1항에 따라 면허나 대통령령으로 정하는 여객자동차운송사업을 등록하는 경우에 필요하다고 인정하면 국토교통부령으로 정하는 바에 따라 운송할 여객 등에 관한 업무의 범위나 기간을 한정하여 면허(이하 “한정면허”라 한다)를 하거나 여객자동차운송사업의 질서를 확립하기 위하여 필요한 조건을 붙일 수 있다.

④ · ⑤ (생략)

「여객자동차 운수사업법 시행규칙」

제17조(한정면허) ① 법 제4조제3항에 따른 여객자동차운송사업의 한정면허는 다음 각 호의 어느 하나에 해당하는 경우에 할 수 있다.

1. (생략)

2. 수요응답형 여객자동차운송사업을 경영하려는 경우

3. · 4. (생략)

② 관할관청은 제1항제1호 및 제2호에 따라 여객자동차운송사업의 한정면허를 하려는 경우에는 다음 각 호의 사항을 공고하는 등 공개적인 방법으로 그 대상자를 선정하여야 한다. 이 경우 운송사업자와 대상 노선 등의 선정절차 및 방법, 그 밖에 필요한 사항은 시·도(시·도지사가 면허를 하는 경우만 해당한다)의 조례로 정한다.

1. (생략)

2. 수요응답형 여객자동차운송사업의 경우에는 다음 각 목의 사항

가. 운행노선 또는 운행구역

나. 운행차종, 대수 및 운행방법

다. 서비스의 수준

라. 면허기간

마. 운임·요금 산정에 관한 사항

바. 보조금의 지급

사. 그 밖에 한정면허에 관하여 필요한 사항

3. (생략)

③ ~ ⑦ (생략)

선정함.

현행법 제50조제2항제6호⁶⁾에서는 시·도가 수요응답형 운송사업자에게 필요한 자금의 일부를 보조하거나 융자할 수 있도록 재정지원의 근거를 두고 있음.

일반적으로 수요응답형 교통수단은 교통수요가 많지 않은 지역에 도입되는 바, 지자체가 수요응답형 운송업체의 운행손실을 지원하는 경우가 많음⁷⁾.

수요응답형 운송사업의 특성과 운행방식, 도입 경과 등을 살펴보면⁸⁾, 수요응답형 교통수단, 일명 DRT(Demand Responsive Transport)란 앱, 콜센터 등을 통해 택시처럼 차량을 호출하고 버스처럼 다른 여객과 함께 이용하는 복합·신개념 교통수단으로, 운행 계통·시간·횟수가 가변적인 점에서 노선버스와 구분되며, 개별 여객과 운송계약을 체결하지 않고 불특정 다수가 함께 이용하는 점에서 택시와 구분됨.

6) 「여객자동차 운수사업법」

제50조(재정 지원) ① (생략)

② 시·도는 다음 각 호의 어느 하나에 해당하는 사유가 있으면 여객자동차 운수사업자에게 필요한 자금의 일부를 보조하거나 융자할 수 있다. 이 경우 보조 또는 융자의 대상 및 방법과 보조금 또는 융자금의 상환 등에 관하여 필요한 사항은 해당 시·도의 조례로 정한다.

1.~ 5. (생략)

6. 제3조제1항제3호에 따른 수요응답형 여객자동차운송사업을 운영하는 경우

7.·8. (생략)

③ ~ ⑦ (생략)

7) 「수요응답형교통(DRT) 도입·운영 가이드라인」(2025.12., 국토교통부 교통서비스정책과) p.20

8) 「수요응답형교통(DRT) 도입·운영 가이드라인」(2025.12., 국토교통부 교통서비스정책과) p.1 ~ p.7 참조

승객이 차량을 호출하면 인근의 최적 차량이 배차되고, 이동 중 다른 승객의 호출이 발생하면 다른 승객까지 함께 태우고 가기 위해 가장 효율적인 경로로 변경하여 운행하는 방식임9).

< DRT와 노선버스·택시 비교 >

노선버스	DRT	택시
• 일정한 노선운영 • 정해진 운행계획표 • 다수 승객의 합승 • 중형 승합차(16인승↑) 이상 • 대중교통으로 분류	• 수요에 따라 운행경로 설정 • 승객의 합승 허용 • 승용차 및 승합차 사용 가능	• 정해진 구역 내 운행 • 승객의 요구로 목적지 설정 • 소수 승객 탑승 및 합승 금지 • 13인승 이하 승합차까지 허용

자료 : 수요응답형교통(DRT) 도입 · 운영 가이드라인(2025. 12)

수요응답형 운송사업은 과거 버스를 다수가 함께 이용하기 위해서는 승객이 노선에 맞추어 정해진 시간에 정해진 장소에서 대기해야 했으나 수요가 저조한 인구감소지역 등에서는 운영상 비효율이 발생함에 따라, 운영 효율화를 통해 사업자의 운행손실과 지자체 재정부담을 경감하고 수요자 중심 서비스를 위해, 수요에 따라 최적경로로 운행하는 새로운 사업형태의 하나로서 2014년에 현행법에 도입되었음.

수요응답형 운송사업은 택시와 버스의 혼합된 성격을 갖는 바, 기존 운수사업과의 업역 중복을 고려하여 현행법에서는 운행가능 범위를 일정한 경우로 제한하고 있음.

9) 수요가 복잡한 지역에서 효율적인 운영(최소 차량으로 다수에게 편리한 서비스 제공)을 위해서는 최적 차량 배차 및 경로 탐색 기술이 중요함.

수요응답형 운송사업이 법제화된 당시('14)에는 농·어촌 지역만 허용하다가 이후에 대중교통 부족지역('17), 신도시·심야시간대 등 대중교통 부족·불편한 경우('23), 수요응답형 운송사업 관련 규제특례를 받아 실증을 거친 지역('23)으로 단계적으로 확대되었음.

개정안은 현행의 수요응답형 운송사업 도입 범위를 다시 확대하여 농·어촌과 그 인접지역 간 교통편의 제고를 위하여 시·도지사가 필요하다고 인정하는 경우와 기존 대중교통체계의 개편을 추진하면서 기존 노선 일부를 수요응답형 교통수단으로 대체하는 등 시·도지사가 필요하다고 인정하는 경우에도 수요응답형 운송사업을 도입·운영할 수 있도록 하려는 것임.

< DRT 도입 범위 확대 연혁 및 개정안에 따른 도입 확대 범위 >

'14.1.28.	'17.12.26. (1차 확대)	'23.4.18. (2차 확대)	개정안
농·어촌	대중교통 부족지역	신도시·심야시간대 등 대중교통 부족으로 불편이 발생하는 경우	농·어촌과 그 인접지역 간 교통편의 제고를 위하여 시·도지사가 필요하다고 인정하는 경우
		DRT면허 관련 규제특례를 받아 실증을 거친 지역	기존 대중교통체계의 개편을 추진하면서 기존 노선 일부를 DRT로 대체하는 등 시·도지사가 필요하다고 인정하는 경우

참고로, 2019년말 기준 전국 126개 시·군에서 총 285대의 DRT가 도입·운영되던 것이¹⁰⁾, 이후 법 개정('23.4월)으로 도입 범위가 확대된 후인 2026년 6월 기준으로 76개 시·군으로 도입지역은 감소하였으나 운행 대수는 총 759대로 약 2.6배 가량 증가하였음.(참고1. 참조)

< 수요응답형 여객자동차운송사업 도입 현황 >

구분	계	실시간 배차형	콜센터 예약형	노선형
계	67개, 701대(100%)	38개, 499대(71%)	24개, 155대(22%)	5개, 47대(7%)
시	44개, 570대(81%)	32개, 483대	9개, 47대	3개, 40대
군	23개, 131대(19%)	6개, 16대	15개, 108대	2개, 7대

※ 실시간 배차형 : 배차 알고리즘이 탑재된 플랫폼으로 실시간 배차

※ 콜센터 예약형 : 콜센터 상담원이 호출을 접수받아 계획을 수립해 배차

※ 세종시는 실시간 배차형 노선형 병행 운영으로 중복 카운트됨

자료 : 국토교통부(지자체 취합)

대중교통 이용 수요가 감소하더라도 주민의 이동권 보장을 위하여 일정한 노선과 운행횟수를 유지하여야 하는 경우에는 지자체의 재정지원 부담이 증가할 수 있으므로, 이용 수요가 낮은 노선 등을 수요응답형 교통수단로 전환하는 것은 필요한 대중교통서비스를 유지하면서 운송효율성을 높이고 지자체의 재정부담을 완화하는 방안이 될 수 있음.

10) 수요응답형 여객자동차운송사업 도입현황(2019년 말 기준)

운행지역 (시·군)	유형		
	계	버스	택시
126	285	105	180

자료 : 국토교통부

(출처 : 「여객자동차 운수사업법 일부개정법률안」(김교홍의원 대표발의, 제2107376호)에 대한 국토교통위원회 검토보고서)

또한, 최근 수요응답형 교통수단은 농·어촌 등 교통취약지역에서 기존 버스·택시의 서비스를 보완하는 수단에 그치지 않고, 지자체의 교통체계 개편에 따라 기존 버스노선을 대체하거나 대중교통체계가 충분히 형성되지 않은 지역에 교통서비스를 제공하는 등 지역주민의 보편적인 교통수단으로서 그 역할이 확대되고 있음.

따라서, 수요응답형 운송사업의 허용 범위를 농·어촌과 인접지역까지 확대하고, 대중교통체계의 개편 과정에서 기존 버스노선의 일부를 수요응답형 교통수단으로 대체할 수 있도록 하려는 개정안은, 수요응답형 교통수단을 기존 대중교통의 예외적·보완적 수단으로 한정하기보다 지역별·시간대별 교통수요에 따라 버스·택시와 함께 활용할 수 있는 교통수단의 하나로 발전시키려는 것으로, 각 지역의 여건에 적합한 교통수단을 선택·조합하여 보다 효율적인 대중교통체계를 구축하는데 도움이 될 수 있을 것으로 보임.

다만, 다음과 같은 점을 고려할 필요가 있음.

첫째, 현행법에 따르면 농·어촌(「농업·농촌 및 식품산업 기본법」 및 「수산업·어촌 발전 기본법」에 따른 농촌과 어촌으로서 대체로 읍·면지역을 말함¹¹⁾)의 경우 해당 지역 내로 한정하여 수요응답형 운송

11) 「농업·농촌 및 식품산업 기본법」

제3조(정의) 이 법에서 사용하는 용어의 뜻은 다음과 같다.

5. “농촌”이란 다음 각 목의 어느 하나에 해당하는 지역을 말한다.

가. 읍·면의 지역

나. 가목 외의 지역 중 그 지역의 농업, 농업 관련 산업, 농업인구 및 생활여건 등을 고려하

사업이 허용되나¹²⁾, 안 제3조제1항제3호가목에 따르면 그 인접 지역까지 수요응답형 교통수단의 운행이 가능해짐.

농·어촌 주민의 실제 생활권이 행정구역을 넘어 인접 도시지역의 병원·상업시설·철도역 등까지 형성될 수 있다는 점을 고려하면, 행정구역에 구애받지 않고 실제 생활권에 따라 수요응답형 교통수단을 운행할 수 있도록 할 경우 주민의 이동편의가 높아질 것으로 기대됨.

그런데, 해당 조문 상의 ‘인접 지역’은 농·어촌과 인접한 ‘읍·면·동’인지, ‘시·군’까지 포함되는지 등 범위가 명확하지 않으므로 그 범위를 명확히 규정할 필요가 있음.

또한, 수요응답형 교통수단의 운행범위가 인접 지역까지 확대되면 해당 지역을 사업구역 또는 운행지역으로 하는 기존 버스·택시 운송사업자와 운송수요가 중복될 수 있고, 수요응답형 교통수단을 도입하는 지자체와 그 인접 지역 지자체가 다를 경우 이해관계가 일치하지 않을 수도 있음.

여 농림축산식품부장관이 고시하는 지역

「수산업·어촌 발전 기본법」

제3조(정의) 이 법에서 사용하는 용어의 뜻은 다음과 같다.

6. “어촌”이란 하천·호수 또는 바다에 인접하여 있거나 어항의 배후에 있는 지역 중 주로 수산업으로 생활하는 다음 각 목의 어느 하나에 해당하는 지역을 말한다.

가. 읍·면의 전 지역

- 나. 동의 지역 중 「국토의 계획 및 이용에 관한 법률」 제36조제1항제1호에 따라 지정된 상업지역 및 공업지역을 제외한 지역

- 12) 현행법 제3조제1항제3호가목에서는 ‘농촌과 어촌을 기점 또는 종점으로 하는 경우’라고 하여 기점이나 종점 중 한 지점만 농촌과 어촌이면 수요응답형 운송사업이 허용되는 것으로 해석될 수 있으나, 기점과 종점은 노선 운송사업이 아닌 수요응답형 운송사업에는 적용되지 않으며, 농촌과 어촌 내를 운행범위로 제한하려는 당초 취지를 반영한 조문으로서 현재 농촌과 어촌 내에서만 수요응답형 운송사업 면허가 발급되고 있음.

따라서, 관계 지자체 간의 협의 및 기존 버스·택시 운송사업자의 의견 수렴 등을 통해 지역 간 운송질서와 이해관계를 조정할 수 있도록 관련 절차를 현행법 제5조¹³⁾의 면허기준 또는 하위 법령 등에 마련할 필요가 있을 것으로 보임.

둘째, 안 제3조제1항제3호다목에 따르면 농·어촌 외의 지역에서도 기존 버스노선을 수요응답형 교통수단으로 대체하는 대중교통체계 개편이 가능해짐.

즉, 수요응답형 교통수단이 사실상 대중교통 수단으로서 역할을 수행할 수 있는 제도적 근거가 마련되는 것으로 볼 수 있음.

이를 통해 지역의 교통수요에 따라 기존 노선버스와 수요응답형 교통수단을 탄력적으로 선택할 수 있게 됨으로써 전체 대중교통체계의 효율

13) 「여객자동차 운수사업법」

제5조(면허 등의 기준) ① 여객자동차운송사업의 면허기준은 다음 각 호와 같다.

1. 사업계획이 해당 노선이나 사업구역의 수송 수요와 수송력 공급에 적합할 것
2. 최저 면허기준 대수(臺數), 보유 차고 면적, 부대시설, 그 밖에 국토교통부령으로 정하는 기준에 적합할 것
3. 대통령령으로 정하는 여객자동차운송사업인 경우에는 운전 경력, 교통사고 유무, 거주지 등 국토교통부령으로 정하는 기준에 적합할 것
- ② 국토교통부장관은 제1항제1호의 수송력 공급에 관한 산정기준(대통령령으로 정하는 여객자동차운송사업의 경우로 한정한다)을 정하여 시·도지사에게 통보할 수 있다.
- ③ 제2항에 따라 수송력 공급에 관한 산정기준을 통보받은 시·도지사는 5년마다 수송력 공급계획을 수립·공고하고, 이를 국토교통부장관에게 보고하여야 한다.
- ④ 시·도지사는 「택시운송사업의 발전에 관한 법률」 제9조에 따라 사업구역별 택시 총량의 산정 또는 재산정이 있거나 수송 수요의 급격한 변화 등 국토교통부령으로 정하는 사유로 제3항의 수송력 공급계획을 변경할 필요가 있는 경우에는 국토교통부장관의 승인을 받아 이를 변경할 수 있다. 다만, 사업구역별 택시 총량의 재산정으로 인하여 공급계획을 변경하는 경우에는 국토교통부장관의 승인을 받지 아니하고 수송력 공급계획을 변경할 수 있다.
- ⑤ 여객자동차운송사업의 등록기준이 되는 최저 등록기준 대수, 보유 차고 면적, 부대시설, 수송력 공급계획의 수립·공고, 그 밖에 필요한 사항은 국토교통부령으로 정한다.

성을 높이는 효과를 얻을 수 있을 것으로 보임.

특히, 수요응답형 운송사업의 면허 대부분이 기존 버스 또는 택시 운송사업자에게 발급되고 있고¹⁴⁾, 안 제5조제6항¹⁵⁾에서는 기존 노선 운송사업자가 수요응답형 운송사업을 함께 운영하는 경우 기존 노선버스 차량을 수요응답형 차량으로 공동 사용할 수 있도록 허용하여, 기존 노선을 폐지하고 수요응답형 교통수단으로 대체하는 경우에도 기존 노선 운송사업자가 수요응답형 운송사업 참여를 통해 상생할 수 있는 제도적 기반을 마련하고 있어, 수요응답형 교통수단으로 전환이 활성화되는 효과가 나타날 수 있을 것으로 보임.

다만, 수요응답형 교통수단으로의 전환이 재정부담 절감이나 단기적인 운송효율성을 중심으로 기존 노선 운송사업자의 참여와 함께 과도하게 이루어질 경우, 고령자 등 디지털 취약계층의 접근성을 오히려 저하시킬 우려도 있으며, 단기적인 재정절감 효과를 중심으로 노선버스를

14) 국토교통부에 따르면, DRT 도입 운영 중인 76개 시·군·구 중 세종특별자치시의 신도시·읍면 구역을 운영하는 DRT 사업자만 지역의 버스·택시 사업자가 아닌 타 지역 사업자가 선정되어 운영 중임.

15) 개정안 신규조문대비표

현행	개정안
제5조(면허 등의 기준) ① ~ ⑤ (생략) <u><신설></u>	제5조(면허 등의 기준) ① ~ ⑤ (현행과 같음) <u>⑥ 노선 여객자동차운송사업 또는 대통령령으로 정하는 구역 여객자동차운송사업과 수요응답형 여객자동차운송사업을 같이 경영하는 경우는 제1항 및 제5항에도 불구하고 운송사업에 필요한 차량, 차고 및 부대시설 등을 각 사업에 공동 사용할 수 있다. 다만, 하나의 차량으로 동일한 시간대에 두 사업을 동시에 영위하여서는 아니 된다.</u>

수요응답형 교통수단으로 대체한 이후 기존 노선버스의 운송기반이 약화될 경우, 향후 수송수요가 증가하더라도 정시성·정기성·대량수송능력을 갖춘 노선버스 체계를 다시 복원하기 어려워질 수도 있음.

따라서, 기존 대중교통수단을 수요응답형 교통수단으로 전환하는 경우 기존 노선의 이용수요와 대중교통 공급수준, 이용자 편의, 기존 운송사업에 미치는 영향 및 재정효율성 등을 종합적으로 고려하도록 하는 구체적인 판단기준을 하위법령 또는 관련 지침 등에 마련하는 방식으로 보완할 필요가 있을 것으로 보임.

셋째, 안 제3조제1항제3호다목에서는 대중교통체계의 개편을 추진하면서 기존 노선 여객자동차운송사업의 일부를 수요응답형 여객자동차운송사업으로 대체하는 ‘등’ 시·도지사가 필요하다고 인정하는 경우라고 규정하고 있어, 교통체계 개편에 따라 기존 노선을 수요응답형 교통수단으로 대체하는 경우 외에도 시·도지사가 필요하다고 인정하는 경우에는 수요응답형 운송사업을 도입할 수 있음.

따라서, 시·도지사의 수요응답형 운송사업 도입에 관한 재량을 넓게 인정하여 수요응답형 운송사업의 도입 범위가 상당히 확대될 가능성이 있고, 이는 수요응답형 운송사업 도입 시 기존 운수사업과의 업역 중복을 고려하여 운행가능한 범위를 일정한 지역 또는 경우로 제한하고 있는 취지와 현행법 체계에 부합하지 않는 측면이 있음.

나. 관계 기관 및 단체 의견

1) 국토교통부

농어촌에서 인접 동 지역 이동 시 버스·택시를 타야 했던 불편을 해소하고 지자체의 DRT 운영 자율성 확대를 기대할 수 있음.

DRT 운행지역 규제는 버스·택시와의 업역 갈등을 우려해 도입되었으나, 지역 운수업계와 협의한 경우에도 동 지역에서 DRT 운영이 원천 불가능한 문제가 발생함에 따라 규제를 합리화할 필요가 있음.

2) 전국버스운송사업조합연합회

시내·농어촌버스는 관할관청으로부터 특정 구역에 대한 영업권을 인가받은 특허적 성격의 사업으로, 시·도지사의 판단만으로 수요응답형 여객자동차운송사업의 도입 범위를 확대하는 것은 기존 노선버스 운행과 중복될 수 있고, 이 경우 기존 노선의 이용 수요 감소, 경영 안정성 저해 및 노선 운행유지 약화 등의 우려가 있음.

기존 사업자와의 갈등 및 행정소송 등 사회적 비용 발생 가능성이 있어 이를 사전에 방지할 필요가 있음.

노선 중복 및 운행구역 충돌로 인한 이해관계 분쟁 발생 가능성이 있으며, 분쟁 장기화 시 행정력 낭비, 대중교통 서비스 안정성을 저해할 수

있음.

이에 동 지역 운영 확대 시 ‘기존 노선여객자동차 운송사업과 중복되지 않는 경우’를 단서로 명시하고 중복되는 경우 기존 운송사업자에게 미리 동의를 받도록 하여야 함.

아울러 노선버스 일부를 DRT로 대체하는 경우에도 기존 노선버스 사업자의 동의를 미리 받도록 하여야 함.

3) 전국택시운송사업조합연합회

농·지역과 인접한 지역에서 DRT 운행이 효율적인 경우 DRT 운행에 찬성함.

비효율적인 대중교통체계를 DRT로 효율적으로 개편하여 여객의 편의를 증진하는 한편, 불필요한 재정지출을 최소화할 것으로 기대됨.

단, DRT 도입으로 인한 불필요한 갈등을 방지하기 위해 시·도지사가 지역 택시·버스 등 운수업계와 충분한 협의를 거치도록 법률에 명시할 필요가 있음.

4) 전국개인택시운송사업조합연합회

택시는 사업구역이 정해진 구역사업자인 점을 고려해 지역 여건 및 기존 운송사업자의 동의 등 충분한 협의를 거쳐 도입이 필요함.

2. 노선·구역 운송사업과 수요응답형 운송사업 간 차량·차고 등 공동사용 허용(안 제5조제6항·제17조제2항 신설)

가. 검토의견

개정안은 노선 여객자동차운송사업 또는 대통령령으로 정하는 구역 여객자동차운송사업과 수요응답형 여객자동차운송사업을 같이 경영하는 경우에는 운송사업에 필요한 차량, 차고 및 부대시설 등을 각 사업에 공동 사용할 수 있도록 하되, 하나의 차량으로 동일한 시간대에 두 사업을 동시에 영위하는 것을 금지하고(안 제5조제6항 신설),

차량을 공동 사용하는 경우에는 승객이 운영 중인 운송사업의 종류를 쉽게 식별할 수 있도록 필요한 조치를 하도록 의무를 부여하려는 것임(안 제17조제2항 신설).

현행	개정안
제5조(면허 등의 기준) ① ~ ⑤ (생략) <u><신설></u>	제5조(면허 등의 기준) ① ~ ⑤ (현행과 같음) <u>⑥ 노선 여객자동차운송사업 또는 대통령령으로 정하는 구역 여객자동차운송사업과 수요응답형 여객자동차운송사업을 같이 경영하는 경우는 제1항 및 제5항에도 불구하고 운송사업에 필요한 차량, 차고 및 부대시설 등을 각 사업에 공동 사용할 수 있다. 다만, 하나의 차량으로 동일한 시간대에 두 사업을 동시에 영위하여서는 아니 된다.</u>
제17조(자동차 표시) (생략)	제17조(자동차 표시) ① (현행 제목 외

현행	개정안
<신설>	의 부분과 같음) ② <u>운송사업자는 제5조제6항에 따라 하나의 차량으로 노선 여객자동차운송사업 또는 구역 여객자동차운송사업과 수요응답형 여객자동차운송사업을 같이 경영하는 경우 승객이 운영 중인 운송 사업의 종류를 쉽게 식별할 수 있는 데 필요한 조치를 하여야 한다.</u> 부칙 이 법은 공포부터 시행한다. 다만, 제5조제6항, 제17조제2항의 개정규정은 공포 후 6개월이 경과한 날부터 시행한다.

현행법에서는 여객자동차운송사업의 면허를 받으려는 경우 사업계획을 작성하도록 하고, 면허권자가 사업계획이 해당 노선 또는 사업구역의 수송 수요와 수송력 공급에 적합한지, 자동차 대수·차고 등 면허기준을 충족하는지 등을 심사하도록 규정하고 있음¹⁶⁾.

16) 「여객자동차 운수사업법」

제4조(면허 등) ① 여객자동차운송사업을 경영하려는 자는 사업계획을 작성하여 국토교통부령으로 정하는 바에 따라 국토교통부장관의 면허를 받아야 한다. 다만, 대통령령으로 정하는 여객자동차운송사업을 경영하려는 자는 사업계획을 작성하여 국토교통부령으로 정하는 바에 따라 시·도지사의 면허를 받거나 시·도지사에게 등록하여야 한다

② ~ ⑤ (생략)

제5조(면허 등의 기준) ① 여객자동차운송사업의 면허기준은 다음 각 호와 같다.

1. 사업계획이 해당 노선이나 사업구역의 수송 수요와 수송력 공급에 적합할 것
2. 최저 면허기준 대수(臺數), 보유 차고 면적, 부대시설, 그 밖에 국토교통부령으로 정하는 기준에 적합할 것
3. 대통령령으로 정하는 여객자동차운송사업인 경우에는 운전 경력, 교통사고 유무, 거주지 등 국토교통부령으로 정하는 기준에 적합할 것

② (생략)

이에 따라 기존 버스·택시 운송사업자가 수요응답형 운송사업을 추가로 경영하려는 경우 수요응답형 운송사업 영위를 위한 별도의 차량·차고 등을 확보하여야 하여 추가적인 비용이 발생하고, 기존 운송사업자의 수요응답형 운송사업 참여를 어렵게 하는 요인으로 작용할 수 있음.

이에 개정안은 노선 또는 택시 운송사업과 수요응답형 운송사업을 함께 경영하는 경우 차량·차고 및 부대시설 등을 각 사업에 공동으로 사용할 수 있도록 하되, 하나의 차량으로 동일한 시간대에 두 사업을 동시에 영위하지 못하도록 제한하려는 것임.

이를 통하여 수요응답형 운송사업 참여를 위하여 별도의 차량·시설을 확보하여야 하는 부담을 줄임으로써 수요응답형 운송사업의 초기비용 절감, 기존 운송사업자의 수요응답형 참여 촉진, 운휴차량 등 기존 운송 자원의 효율적 활용 등의 효과를 기대할 수 있음.

또한, 수요응답형 운송사업 확대에 따른 기존 업역과의 갈등을 줄이고, 수요응답형 운송사업을 전체 대중교통체계에 효과적으로 편입시킬 수 있는 제도적 기반이 될 수 있을 것으로 보임.

다만, 다음과 같은 점을 고려할 필요가 있음.

첫째, 하나의 차량을 기존 버스·택시 운송사업과 수요응답형 운송사업에 공동으로 사용하는 경우 해당 차량이 수요응답형 운송사업에 투입되

는 시간 동안에는 기존 운송사업에 사용할 수 없으므로, 기존 버스·택시의 운송서비스 공급에 지장이 발생할 수 있음.

따라서, 공동사용 차량의 규모·운행시간 등의 내용을 각 운송사업의 사업계획에 반영하도록 하여 기존 버스·택시의 적정 수송력이 유지되는지를 수요응답형 운송사업의 면허나 기존 운송사업의 사업계획 변경 인가¹⁷⁾ 과정에서 확인할 수 있도록 하는 등 필요한 사항을 하위법령에서 구체화할 필요가 있음.

둘째, 수요응답형 교통수단은 기존 버스, 택시와 운행방식, 운임체계, 이용방법 등에 차이가 있음. 이에 개정안에서와 같이 하나의 차량이 시간대에 따라서 서로 다른 운송사업에 사용되는 경우 이용자가 해당 차량의 이용상 혼동이나 불편이 발생할 수 있으므로 안 제17조제2항에서와 같이 운송사업자가 해당 차량이 어떤 종류의 운송사업 차량인지를 쉽게 식별할 수 있는 조치를 하도록 의무를 부여하고 있는 것은 필요한 입법 조치임.

그런데, “쉽게 식별할 수 있도록 필요한 조치”의 구체적인 내용은 법

17) 「여객자동차 운송사업법」에 따르면, 당초 여객자동차운송사업의 면허를 받은 사업계획을 변경하는 경우 별도의 인가를 받아야 함.

「여객자동차 운송사업법」

제10조(사업계획의 변경) ① 제4조제1항에 따라 여객자동차운송사업의 면허를 받은 자가 사업계획을 변경하려는 때에는 국토교통부장관 또는 시·도지사의 인가를 받아야 한다. 다만, 국토교통부령으로 정하는 경미한 사항을 변경하려는 때에는 국토교통부장관 또는 시·도지사에게 신고하여야 한다.

② ~ ⑥ (생략)

를에서 정하고 있지 않으므로, 차량 내·외부의 표시·안내 등의 구체적인 식별 기준 및 방법을 하위법령에서 규정할 필요가 있을 것으로 보임.

셋째, 충남 보령시는 기존 택시 차량을 수요응답형 차량으로 공동 사용하는 규제 특례를 취득하여, 2025년 12월부터 2027년 12월까지 2년간 하나의 차량에 택시 운송사업과 수요응답형 운송사업 면허를 복수로 부여하여 실증운행을 시행하므로 동 규제 특례의 실증운행에서 나타나는 효과와 문제점 등을 고려하여 제도에 반영할 필요가 있음.(참고2. 참조)

나. 관계 기관

1) 국토교통부

DRT용 차량 구매 부담을 경감하고 차량 운영 효율성을 높이기 위해 운휴 택시·버스를 활용한 DRT 허용이 필요함.

특히, 최근 저수요 지역은 승합차가 아닌 승용차로 소형 DRT를 운영¹⁸⁾하는 경우도 있어 기존 택시 활용 시 운영비 절감이 가능함.

아울러, DRT 도입 시 기존 운수업계와의 원활한 협의에도 도움이 됨.

18) 보령시는 시간대를 구분해 개인택시 차량으로 DRT도 운영('25.12~, 규제특례)

2) 경기도

성격이 다른 두 사업(고정 경로 vs 가변 경로)을 혼합할 경우, 면허권의 경계가 무너지고 행정적 관리 기준이 모호해 질 우려가 있음.

노선버스(중·대형)는 출·퇴근 첨두 시간대 대규모 수송에 적합하며, 수요응답형 버스(소형)는 농어촌 지역 및 비첨두 시간대 소규모 수송에 맞춰 최적화된 차종 운행이 필요함.

고정된 정류소 정차와 하차벨을 사용하는 노선버스와 달리, 수요응답형 버스는 앱 등을 통한 호출·배차 방식으로 운영되어 이용자에게 혼란을 야기할 수 있음.

노선버스 손실보전금과 DRT지원금 간의 중복 수급 및 부정수급 리스크가 높고, 차량 고장이나 사고 시 사업별 귀책 사유와 비용 분담을 명확히 규정하기 어려움.

3) 전국택시운송사업조합연합회

여객운송사업자의 중복 투자를 방지하고 차량의 가동률을 제고함으로써 DRT 경영 활성화가 기대됨.

3. 수요응답형 여객자동차운송사업 정보체계 구축·운영(안 제50조의2 신설)

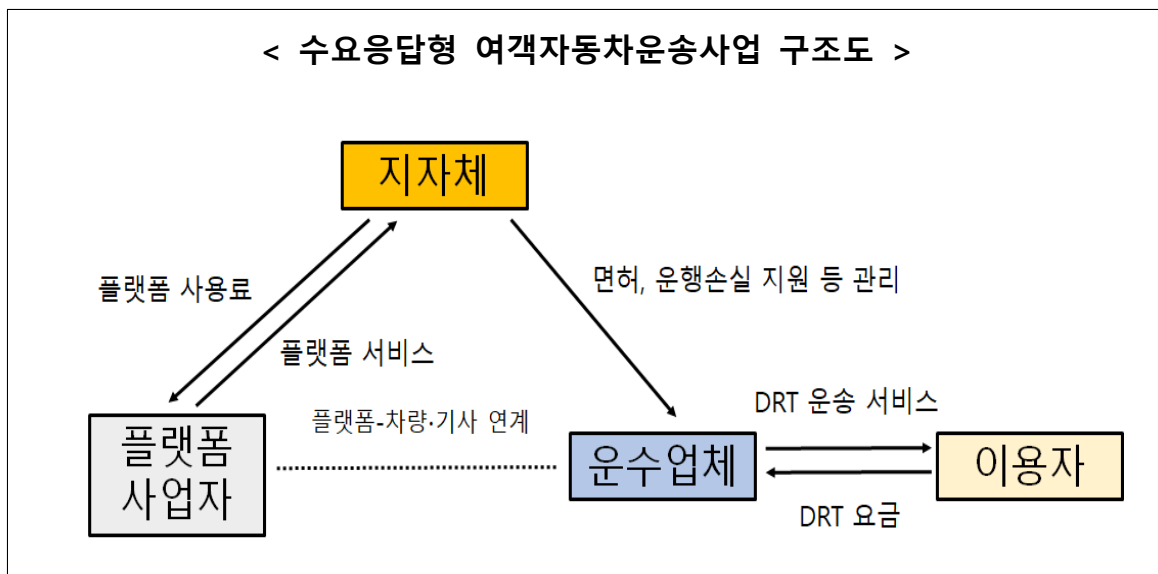
가. 검토의견

개정안은 국토교통부장관이 수요응답형 여객자동차운송사업의 효율적 운영을 지원하기 위하여 차량 호출, 배차, 운임·요금의 결제 및 운행 관리 등을 위한 수요응답형 여객자동차운송사업 정보체계를 구축·운영할 수 있도록 하고, 해당 업무를 「한국교통안전공단법」에 따른 한국교통안전공단 또는 교통 관련 전문성 보유 기관에 위탁할 수 있도록 하려는 것임(안 제50조의2 신설).

현행	개정안
<신설>	제50조의2(수요응답형 여객자동차운송사업 정보체계의 구축·운영) ① 국토교통부장관은 수요응답형 여객자동차운송사업의 효율적인 운영을 지원하기 위하여 차량 호출, 배차, 운임·요금의 결제 및 운행 관리 등을 위한 수요응답형 여객자동차운송사업 정보체계를 구축·운영할 수 있다. ② 국토교통부장관은 수요응답형 여객자동차운송사업 정보체계 구축·운영 업무를 대통령령으로 정하는 바에 따라 「한국교통안전공단법」에 따른 한국교통안전공단 또는 교통 분야의 전문성을 보유한 기관에 위탁할 수 있다. 부칙 이 법은 공포부터 시행한다. 다만, 제5

현행	개정안
	조제6항, 제17조제2항의 개정규정은 공포 후 6개월이 경과한 날부터 시행한다.

수요응답형 교통수단의 운행방식은 이용자의 요청에 따라 차량을 호출·배차하고 운행경로 등을 탄력적으로 조정하여야 하므로, 차량 호출·배차, 운임·요금 결제 및 운행관리 등을 위한 정보체계(플랫폼)는 수요응답형 운영에 필수적인 기반이라고 할 수 있음.



자료 : 「수요응답형교통(DRT) 도입·운영 가이드라인」(2025.12.)

현재 수요응답형 교통수단의 운영을 관리하는 플랫폼(이하 “DRT 플랫폼”)은 민간플랫폼을 중심으로 운영되고 있고, 수요가 많지 않아 고성능 플랫폼이 필요하지 않은 지역에서도 차량 1대당 연간 2천만원~3천만원의 플랫폼 수수료를 부담하여¹⁹⁾ 지자체의 재정에 부담이 되고 있음.

이에 개정안은 국토교통부장관이 차량 호출·배차, 운임·요금 결제 및 운행관리 등을 위한 DRT 공공플랫폼을 구축·운영할 수 있도록 하려는 것임.

이를 통해, 운행규모가 작은 지자체가 개별적으로 시스템을 구축하거나 상대적으로 고가의 민간 플랫폼을 이용하여야 하는 부담을 줄이고, 지역의 재정여건과 관계없이 일정 수준 이상의 수요응답형 교통서비스를 제공할 수 있다는 점에서 DRT 공공플랫폼 구축은 수요응답형 운송사업이 안정적으로 확대될 수 있는 기반이 될 것으로 보임.

다만, 개정안은 정보체계의 구축·운영 및 위탁에 관한 근거를 규정하고 있으나, 이용대상, 이용료, 정보체계 구축·운영을 위한 정보 수집 및 이용 근거, 정보의 이용 범위, 위탁 시 비용 지원 등에 관한 사항을 규정하고 있지 않으므로 입법 과정에서 보완할 필요가 있음.

또한, 국가가 상대적으로 낮은 비용으로 공공플랫폼을 제공할 경우 지자체의 재정부담을 줄이고 수요응답형 교통수단의 확산을 지원할 수 있는 반면, 이미 수요응답형 교통체계의 호출·배차서비스를 개발·운영하고 있는 민간 플랫폼사업자의 시장을 위축시키거나 장기적으로 기술개발

19) 국토교통부에 따르면, DRT 차량 1대당 운송원가 2.4억원/년 중 민간플랫폼 수수료는 2~3천만원 수준임.

< 수요응답형 플랫폼 사업자 수수료 현황 >

사례	플랫폼 사업자	운영 대수	수수료
경기 독버스	현대자동차	326	80,000원(1일 1대당, 콜센터 운영비 포함)
청주 DRT	SG	57	43,000원(1일 1대당, 콜센터 운영비 미포함)

및 서비스 혁신 유인을 저하시킬 수 있다는 점을 고려하여 공공플랫폼의 역할과 범위를 합리적으로 설정할 필요가 있음.

이에 대해 국토교통부는 민간플랫폼 시장 발전을 저해하지 않으면서 지자체의 플랫폼 수수료 부담 완화를 위해 꼭 필요한 기능(차량 호출·배차·결제)을 탑재한 실용적인 플랫폼 형태로 구축한다는 계획을 밝히고 있음.

나. 관계 기관 및 단체 의견

1) 국토교통부

민간 DRT 플랫폼 수수료 부담을 완화하고, 신규 DRT 활성화를 위해 공공플랫폼 구축 필요함.

민간 플랫폼 시장 발전을 저해하지 않으면서 지자체의 DRT 부담 완화를 위해 저수요 지역을²⁰⁾ 대상으로 하여 꼭 필요한 기능(차량 호출·배차·결제)만을 탑재한 저비용 플랫폼 형태로 구축하려는 것임.

기존 민간 플랫폼 수수료 부담으로 콜센터 방식으로 인력을 직접 배치해야 했던 지자체의 DRT 서비스 수준 개선을 기대할 수 있음.

단, 한국교통안전공단이 지자체의 콜센터 방식 DRT 또는 바우처택시

20) 저수요 지역 지자체는 민간 플랫폼 과도한 기능을 없앤 저비용 플랫폼 구축 요구
→ 수요 많은 도시는 고성능 민간 플랫폼 사용, 저수요 지역은 공공 플랫폼 활용 등

등의 운영²¹⁾을 지원하는 “TS-DRT”²²⁾ 시스템을 운영 및 고도화 중인 바, 공공플랫폼 운영의 전문성·객관성 확보 및 예산의 효율적 사용을 위해 공공플랫폼 구축·운영 업무를 한국교통안전공단에 위탁할 필요가 있음.

2) 전국버스운송사업조합연합회

개정안은 수요응답형 운송사업자의 자료 접근권, 정산자료 제공 기준, 플랫폼 장애 시 책임소재, 개인정보 및 영업정보 보호(운행경로, 배차내역, 운행실적, 운송수입 등)에 관한 사항을 명확히 규정하고 있지 않음.

수요응답형 여객자동차운송사업 정보체계에는 차량 위치, 운행경로, 호출정보, 배차정보, 운임·요금 결제정보, 운송수입 및 운행실적 등 운송사업자의 경영과 직접 관련된 정보가 포함될 수 있음.

국토교통부장관 또는 위탁기관이 운영하는 정보체계에 대한 운송사업자의 열람·제공이 제한될 경우, 운송사업자가 자신의 운행실적과 정산자료를 확인하지 못하거나 정산 기준이 불투명해지는 문제가 발생할 가능성이 있음.

또한, 정보체계 장애, 배차 오류, 결제 오류 또는 자료 누락이 발생할 경우, 운송사업자, 이용자, 지자체 및 위탁기관 사이의 책임소재가 불명

21) 행기록 수집, 운행비용 증빙자료 기록 및 보조금 정산 등(차량 배차 알고리즘 기능은 無)

22) '25년 기준 75개 지방정부와 협약을 체결하여 67개 지자체에서 실제 이용 중임.(택시형 DRT 65개, 버스형 DRT 2개)

확해질 수 있으므로 이에 대한 법적 기준이 필요함.

문 의 처
02)6788-5584

참고1

지역별 DRT 현황 (’26. 6월기준, 국토교통부)

연번	시·도	유형별 도입지역		운행대수	플랫폼사업자
	계		76개 시·군·구	759대	현대 ^{30개} , SG ^{14개}
1	서울(1)	실시간	동작구	9대	씨엘모빌리티
2	부산(2)	실시간	기장군, 강서구	18대	원모빌리티, SG
3	대구(3)	실시간	동구, 북구, 수성구	22대	대구교통공사
4	인천(1)	실시간	서구	6대	현대차
5	세종(1)	실시간	신도시, 읍면	63대 (신도시30, 읍면33)	현대차 ^{신도시} 읍면 ^{자체}
		노선형	읍면	택시9대	-
6	경기(21)	실시간	고양시, 연천군 등 21개	326대	현대차
7	강원(4)	실시간	평창군, 양구군 등 3개	7대	현대차, SG
		노선형	원주시	2대	-
8	충북(6)	실시간	청주시, 진천군 등 5개	74대	현대차, SG
		콜센터	괴산군	3대	-
9	충남(6)	실시간	보령시, 서산시, 천안시	보령 ^{3대} 택시20개	현대차, SG
		콜센터	당진시, 서천군, 홍성군	9대	-
10	전북(11)	노선형	고창군	2대	-
		콜센터	군산시, 진안군 등 10개	63대	-
11	전남(2)	실시간	나주시, 영암군	12대	현대차, SG
12	경북(7)	노선형	구미시, 고령군 등 3개	24대	-
		콜센터	포항시, 칠곡군 등 4개	11대	-
13	경남(9)	실시간	창원시, 진주시 등 5개	26대	SG
		콜센터	고성군, 김해시 등 4개	11대	-
14	제주(2)	실시간	제주시, 서귀포시	42대	SG

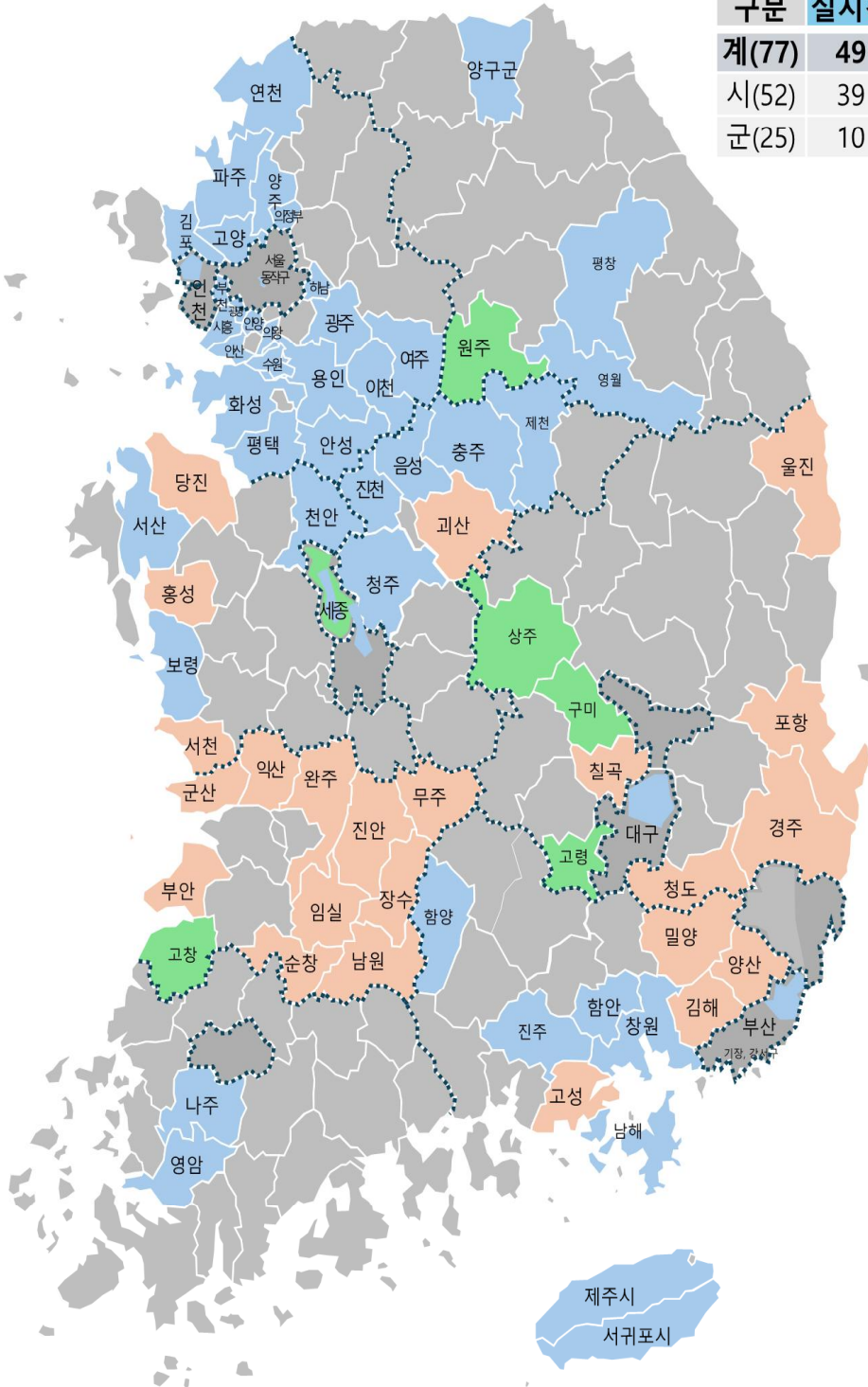
<플랫폼 사업자별 현황>

연번	플랫폼 사업자	사업지역	운행대수
	계	49개 시·군·구	625대
1	현대차	경기 고양시, 강원 양구군 등 30개	426대
2	SG	충북 청주시, 경남 함안군 등 14개	159대
3	기타 3개 사업자	서울 동작구, 부산 기장군, 대구시 동구 등 5개	40대

< 지역별 DRT 현황 지도 (' 26. 6월기준) >

지역별 DRT 현황

구분	실시간	콜센터	노선형
계(77)	49	22	6
시(52)	39	9	4
군(25)	10	13	2

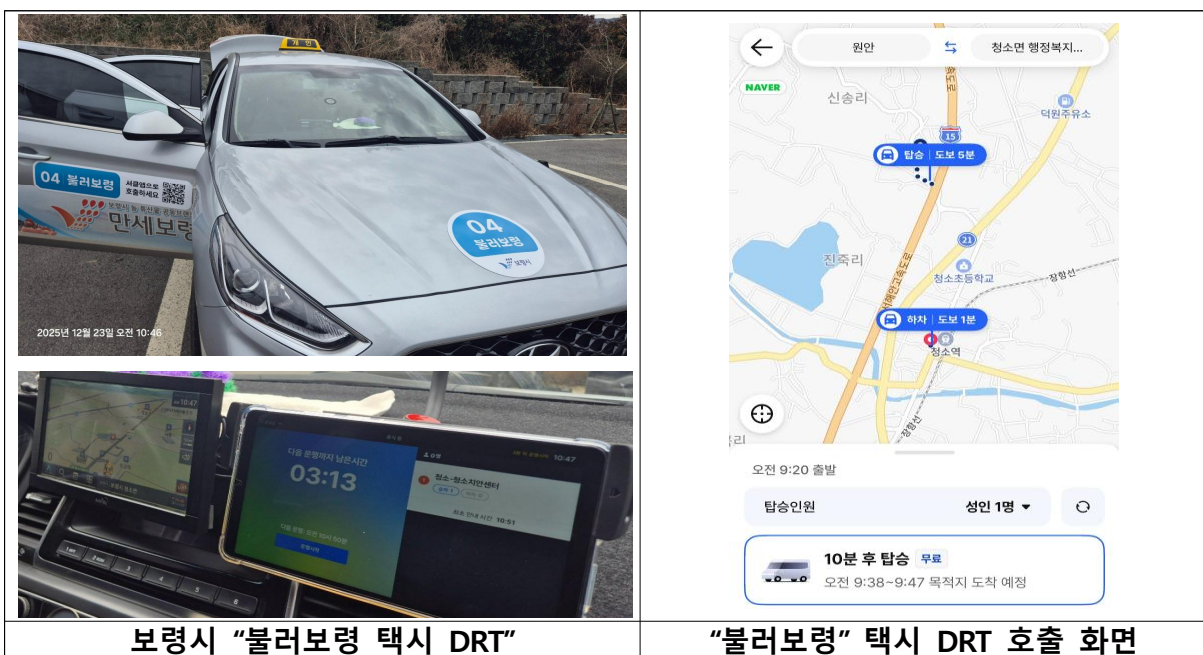


참고2

택시를 활용한 DRT사업 규제 특례(국토교통부)

□ 보령시 택시를 활용한 DRT “불러보령”

- 현대자동차는 보령시 청소면을 대상으로 개인택시(3대)를 활용한 **DRT** 운영을 위해 「모빌리티혁신법」에 따른 규제특례 취득('25.11)
 - 청소면 시내버스 노선 8개 중 7개 적자 노선을 간선노선으로 통합하고 지선노선의 구간을 택시형 **DRT**로 대체
- 개인택시를 DRT로 복수 활용함으로써 **DRT 차량 구매비용 절감**, 개인택시사업자와의 **상생협력 효과** 및 농어촌 지역 도로환경(좁은 길, 외길 등)에 맞는 **승용차 맞춤형 경로제공** 등 효과기대 가능
- 통상 DRT 차량은 승합차(현대 쏘라티 등)가 사용되나, 「여객차법」상 **승용차(10인 이하)**, **소형 이상 승합차(11인승 이상)** 모두 가능하므로,
 - 저수요 지역에서는 보령시 사례처럼 **승용차 활용방안도 검토**
- 시간대를 구분하여 DRT 운행 시간(08:00~19:00)에는 플랫폼의 배차 및 경로안내에 따라 운행하고, 그 외 시간에는 택시로 운영
- 합승이 제한되는 택시를 DRT로 운영(최대 3인)함으로써 **수송력을 제고**하고, 지자체의 **공공형택시(바우처택시) 운영비용 절감** 기대



보령시 “불러보령 택시 DRT”

“불러보령” 택시 DRT 호출 화면